



KYSTVERKET

Statsforvalteren i Oslo og Viken
Postboks 325
1502 MOSS

Deres ref	Vår ref	Arkiv nr	Saksbehandler	Dato
	2021/7047-9		Aase Kristin Eikenæs Marthinsen	15.03.2023

Samordning av statlige høringsuttalelser- innsigelse til kommuneplanens arealdel 2023-2035 - Drammen kommune - Viken fylke

Kystverket viser til brev av 20.01.2023 fra Drammen kommune vedrørende høring og offentlig ettersyn av kommuneplanens arealdel for Drammen 2023-2035. Vi viser videre til vårt brev av 10.09.2021 til varsel om oppstart av planarbeidet og høring av planprogram.

Med hjemmel i pbl § 5-4 fjerde ledd fremmer Kystverket innsigelse til område KBA4, Tangenkaia og bestemmelse pkt. 3.2.3 for KBA4.

Med hjemmel i pbl § 5-4 fjerde ledd fremmer Kystverket innsigelse til bestemmelse pkt.14.4.3, da bestemmelsen vil utelukke Juve som et alternativ for framtidig etablering av tømmerhavn av nasjonal og regional betydning.

Kystverket har videre faglig råd om navigasjonsinnretninger, havne- og farvannsloven, arealformål på Holmen og småbåthavnsom vi ber kommunen vurdere videre i planprosessen.

Nærmere begrunnelse for Kystverkets innsigelse gjøres rede for i saksutredningen.

Grunnlaget for Kystverkets engasjement i planarbeidet

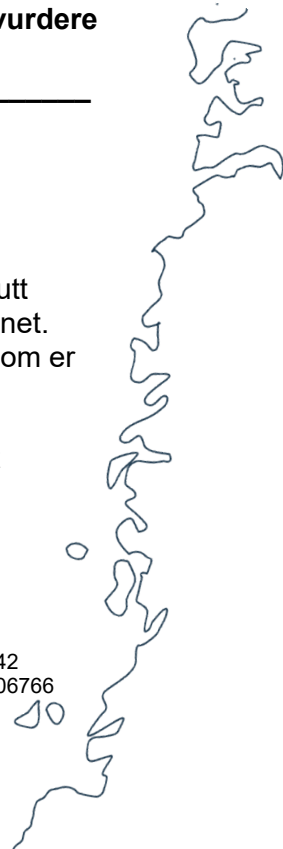
Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Vi tar ansvar for sjøveien og produserer viktige fellesgoder for samfunnet. Det overordnede målet for den nasjonale transportpolitikken er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippsamfunnet.

Nærings- og fiskeridepartementet har gitt Kystverket i oppdrag å bidra til å utvikle et helhetlig transportsystem.

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



Et velfungerende sjøtransportssystem bestående av farleder, havner og havneterminaler er svært viktig for næringsutvikling langs kysten, og for at norske bedrifter kan inngå i større handels- og produksjonsnettverk, og for at personer skal komme seg mellom hjem og arbeidssted.

Planarbeidet i Drammen kommune har konsekvenser for sjøtransportens rammevilkår, og Kystverket har da rett og plikt til å delta i planleggingen, jf. plan- og bygningsloven § 3-2 tredje ledd.

Kystverkets merknader

Det går fram av de *nasjonale forventningene til regional og kommunal planlegging 2019-2023* at det er et nasjonalt mål at en større andel av godstransporten skjer på sjø og jernbane. Det er viktig at egnede arealer til effektive logistikk-knutepunkter som godsterminaler og havner avklares i plan, og at virksomheter som skaper tungtransport har god tilgjengelighet til jernbane, havn /eller hovedvegnett.

Planleggingen skal, i henhold til *statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*, bl.a. bidra til å legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling. Virksomheter for godstransport bør lokaliseres med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedvegnett, jf. retningslinjene pkt. 4.6, og effektiv og sikker trafikkavvikling og god framkommelighet for næringstransport må vektlegges i planleggingen. Verdiskaping og næringsutvikling er videre nevnt som oppgaver som planlegging etter plan- og bygningsloven – innenfor rammen av pbl § 1-1 - skal ivareta, jf. pbl § 3-1 første ledd bokstav d.

Vi registrerer imidlertid at noen av innspillene i planforslaget kommer i konflikt med nasjonale og regionale interesser som ligger innenfor våre ansvarsområder. På bakgrunn av dette fremmer vi innsigelser og kommer med faglige merknader til noen av grepene i planforslaget. Dette utdypes i det påfølgende.

KBA4, Tangenkaia

Drammen havn er et av Norges mest viktigste logistikk- og transportknutepunkter for bil, båt og jernbane med et kundegrunnlag på over to millioner mennesker innenfor en radius på ti mil¹. Havna er Norges største for bilimport, og står for 70% av alle biler importert til Norge. I tillegg håndterer havna blant annet containere, offshore- installasjoner, stål, betongelementer, sement og bitumen. Havna spiller en viktig rolle for næringslivet i og rundt Drammen. Havneaktivitetene bidrar til økt verdiskaping og arbeidsplasser i størrelsesorden ~2.300 årsverk. Den totale omsetningen tilknyttet aktiviteter på havna var i 2019 på over fem milliarder kroner.

Til varsel om oppstart av kommuneplanens arealdel viste vi til at Drammen havn har en sentral rolle i det nasjonale og regionale transportsystemet, og det er viktig at havnas mulighet til å drive sikkert og effektivt ikke utfordres. Effektiv havnevirksomhet er avhengig av en rekke faktorer; bl.a. arealtilgang, tilknytning til overordnet infrastruktur og kontinuerlig helårsdrift (24/7). Havnedrift medfører ulike typer støy gjennom døgnet, og Kystverket erfarer fra andre havner at havnestøy er en utfordring for nærliggende områder med støyømfintlig bebyggelse. I oppstartsvarselet til kommuneplanen forutsatte vi at det ikke ble

¹ Strategisk plan for perioden 2021-2040. Drammen havn.

lagt til rette for arealbruk, herunder støyømfintlig bebyggelse, som kunne komme i konflikt med effektiv drift av havna.

Nær Drammen havn ligger Tangekaia. Eksisterende bebyggelse i området består i hovedsak av industri, lager og næringsbebyggelse. Området er i gjeldende kommuneplan for Drammen 2014-2025 vist som eksisterende næringsbebyggelse. Det er igangsatt et reguleringsplanarbeid for området (detaljregulering for Drammen slip & verksted), der formålet er å transformere industriområdet til boligbebyggelse og med krav om konsekvensutredning. Kystverket uttalte til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet at vi ville fremme innsigelse til planarbeidet dersom hensynet til en effektiv drift av havna ikke ble ivaretatt i det videre planarbeidet. Reguleringsplanen er, etter det Kystverket kjenner til, ikke sendt på høring eller lagt ut til offentlig ettersyn.

I planforslaget til kommuneplanens arealdel er arealformålet på Tangenkaia endret fra næringsbebyggelse til kombinert bebyggelse og anlegg (KBA4). Endringen innebærer at området kan benyttes til bolig, næring og tjenesteyting, jf. bestemmelsene pkt. 14.5.1. Det er foretatt en ROS-analyse for området. Imidlertid kan ikke Kystverket se at det er foretatt en konsekvensutredning som følge av endret arealformål, og som pbl. § 4-2, jf. KU-forskriften § 6a stiller krav om. Det går fram av saksframstillingen at arealinnspill begrenset til endring innenfor samme hovedformål ikke utløser krav om ny konsekvensutredning. Imidlertid går det fram av Kommunal- og Moderniseringsdepartementets *Veileder for konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven* (februar 2020) kapittel 2.4 at kravet om konsekvensutredninger gjelder dersom revisjon av kommuneplanens arealdel innebærer endret utbyggingsformål.

Endringen av arealformålet innebærer som tidligere nevnt at det kan legges til rette for boligbebyggelse. Kystverket mener at det er svært uheldig at det i overordnet plan legges til rette for etablering av boligbebyggelse nær havna, uten at konsekvenser av arealformålendringen er utredet. I forbindelse med områdereguleringen for Holmen, ble det utarbeidet flere støyrapporter. Rapportene viser at området sør for havna kan være utsatt for støy fra havnevirksomhet. Etablering av støyømfintlig bebyggelse kan få negative virkninger for havnedriften. Selv om det er utarbeidet en støyrapport for hele kommuneplanens arealdel, er den etter Kystverkets vurdering ikke tilstrekkelig for endring av arealformål på Tangekaia. Manglende konsekvensutredning gjør det vanskelig å vite om og i så fall hvilke negative konsekvenser en utbygging i samsvar med planforslaget kan få for havnas mulighet til å være et effektivt knutepunkt mellom land og sjø, jf. de nasjonale forventningene til kommunal- og regional planlegging. **Med hjemmel i pbl § 5-4 fjerde ledd fremmer Kystverket innsigelse til KBA4, Tangenkaia. Innsigelsen er begrunnet i manglende konsekvensutredning, jf. pbl § 4-2, nasjonale forventninger, samt de statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.**

Planforslaget til kommuneplanens arealdel legger videre til rette for *områdemodning* på Tangenkaia. Begrepet er ikke definert, men det går fram av planbeskrivelsen at det gjennom midlertidige prosjekter gis mulighet til å teste ut ulike program, aktiviteter og utforming i områdene i ulike faser uten å ta de store investeringene tidlig i prosessen. I planforslagets bestemmelse pkt. 3.2.3 går det fram at det kan gis tillatelse til midlertidige tiltak eller ombygging og/eller bruksendring av eksisterende bygg uten krav om egen regulering for felt KBA4 som ledd i områdemodning, forutsatt at disse tiltakene ikke vanskeliggjør gjennomføring av framtidig plan. Bestemmelsen innebærer – etter Kystverkets oppfatning – etablering av støyømfintlig bebyggelse. Kystverket finner det uheldig at bestemmelsene pkt. 3.2.3 legger til rette for tiltak uten plankrav, uten at det foreligger konsekvensutredning, samtidig som det i bestemmelsene pkt. 14.5.1 går fram at fordeling av næring, tjenesteyting og bolig fastsettes gjennom regulering. **Med hjemmel i**

pbl § 5-4 fjerde ledd fremmer Kystverket innsigelse til bestemmelsene pkt. 3.2.3 for KBA4. Innsigelsen er begrunnet i manglende konsekvensutredning, jf. pbl § 4-2, nasjonale forventninger, samt de statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Lokalisering av tømmerhavn og næringsområde NÆ1 på Juve

Dagens tømmerterminal på Lierstranda i Lier kommune er Norges største terminal for utskipning av tømmer², og betjener skognæringen i store deler av Viken samt deler av Vestfold og Telemark. Majoriteten av tømmeret fraktes til utlandet, spesielt Baltikum og Norden, mens nesten 60 % av tømmeret som fraktes innenlands går til destinasjoner (treforedlingsindustri) i Midt-Norge³. Tømmerterminalen er m.a.o. av regional og nasjonal betydning for utskipning av skogsprodukter. Arealene til dagens terminal ble i 2013 vedtatt transformert til bolig- og næringsutvikling (Fjordbyen)⁴. Det haster med å finne en ny, egnet lokalitet ettersom Lierstranda tømmerterminalen må legges ned eller flyttes innen 01.05.2027, jf. Lier kommunes vedtak av 09.03.2022 (sak 30/2022 i Utvalg for miljø og plan). De nærmeste eksisterende utskipningskaiene for tømmer som benyttes i dag er Larvik og Borg havner. En nedleggelse av Lierterminalen – uten at det foreligger et alternativ - vil medføre en betydelig økt veitransportavstand med påfølgende økt veislitasje, økte klimagassutslipp og økte transportkostnader, sammenlignet med lokalisering av en tømmerhavn langs Drammens-/Oslofjorden.

Skogbruksnæringen har behov for en langsiktig havneløsning for utskipning av tømmer til mottakere i inn- og utland. På denne bakgrunn varslet daværende Buskerud fylkeskommune oppstart av en regional planprosess for lokalisering av ny tømmerhavn langs Drammensfjorden eller Oslofjorden i oktober 2018. Planarbeidet ble ikke slutført, og situasjonen er fremdeles uavklart hva gjelder framtidig løsning for tømmerhavnefasiliteter langs Drammens-/ Oslofjorden. Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) er opptatt av saken, og det er blitt avholdt møte med politisk ledelse i NFD og Viken fylkeskommune, Viken skog og Drammensregionens Virkesterminaler AS om situasjonen.

Juve har i den regionale planprosessen blitt beskrevet som et alternativ for ny tømmerhavn, gitt allerede eksisterende virksomhet (nåværende masseuttak), gode forhold knyttet til dybde ved kai, sikkerhet og fremkommelighet fra sjøsiden, utviklingsmuligheter for aktørene på landsiden og støyforhold (avstand til annen virksomhet/bolig mv.). Imidlertid er atkomstvei til havna er en utfordring og vil kreve avklaringer både knyttet til arealbruk, eksisterende veinett og fremtidige investeringer.

I gjeldende kommuneplan er Juve vist som nåværende råstoffutvinning. I høringsforslaget er området på Juve noe utvidet og avsatt til næringsbebyggelse (NÆ1) med tilhørende bestemmelse (jf. pkt. 14.4.3):

«Innenfor området tillates ikke etablering av næring som omhandler tømmerhavn og tungtransport.»

Etter Kystverkets vurdering, vil foreslåtte bestemmelse utelukke Juve som et alternativ for en framtidig etablering av tømmerhavn av nasjonal og regional betydning. Med hjemmel i pbl § 5-4 fjerde ledd fremmer Kystverket innsigelse til

² Tømmerhavn for Drammensregionen. Forprosjektrapport 16.mars 2018. Drammensregionens virkesterminaler AS.

³ Opplysninger fra Drammen havn

⁴ «Lier kommune – kommuneplanens arealdel 2009-2020 – innsigelser», brev fra Miljøverndepartementet til fylkesmannen i Buskerud av 27.09.2013

pkt.14.4.3 i bestemmelsene. Innsigelsen er begrunnet i nasjonale forventninger samt de statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Navigasjonsinnretninger

Til oppstart av planarbeidet uttalte vi bl.a. at navigasjonsinnretninger er av vesentlig betydning for trygg og sikker ferdsel i farvannet. I oppstartsvarselet ga vi faglig råd om at følgende bestemmelse ble tatt inn i forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel: «Vedlikehold, fjerning og nyetablering av navigasjonsinnretninger innenfor planområdet er tillatt, jf. pbl. § 1-8 og § 11-11 nr. 4».

Kystverket finner det positivt at pkt. 9.2.1 bokstav c i planbestemmelsene legger til rette for vedlikehold og nyetablering av navigasjonsinnretninger. Det er viktig at det i plan også legges til rette for flytting og fjerning av navigasjonsinnretninger. Flytting eller fjerning av navigasjonsinstallasjoner kan være aktuelt hvis de vil kunne utgjøre en sjøsikkerhetsmessig risiko dersom de blir stående. Vi vil for øvrig vise til Kommunal- og moderniseringsdepartementets veileder *Planlegging i sjøområdene* kapittel 6.4.2 hvor det anbefales at kommunene av hensyn til sikker seiling og framkommelighet gir en bestemmelse i kommuneplanen som åpner for etablering, vedlikehold og fjerning av navigasjonsinstallasjoner. **Kystverket gir derfor faglig råd om at pkt. 9.2.1 bokstav c i planbestemmelsene justeres slik at det går frem at det er tillatt å fjerne navigasjonsinnretninger i planområdet. Vi ber videre om at unntak for plankrav for navigasjonsinnretninger innarbeides i bestemmelsene pkt. 3.2.**

Havne- og farvannsloven

Alle tiltak som kan påvirke sikkerheten eller ferdselen i farvannet er søknadspliktige etter havne- og farvannsloven § 14. Det er Kystverket som skal vurdere og eventuelt gi tillatelse til tiltak i hovedled og biled, mens kommunal havnemyndighet behandler tiltak i kommunens sjøområde. Tiltak som skal settes i verk innenfor kommunens sjøområde, men som kan påvirke sikkerheten eller ferdselen i hovedled eller biled skal behandles av Kystverket.

Søknadsplikten etter havne- og farvannsloven er selvstendig og gjelder parallelt med eventuell søknadsplikt etter plan- og bygningsloven.

I planforslagets bestemmelse pkt. 18.2.2 går følgende fram: «Søknad om tiltak skal behandles av Kystverket etter havne- og farvannsloven». Henvisningen til sektorlov er etter Kystverkets vurdering ikke hensiktsmessig i en kommuneplan. **Dersom kommunen likevel ønsker å ha bestemmelse om havne- og farvannsloven i kommuneplanens arealdel, gir vi faglig råd om å endre bestemmelsen i tråd med ovennevnte.**

Småbåthavn Homannsbergbukta

Kystverket registrerer at planforslaget har tatt inn et nytt området for småbåthavn ved Homannsbergbukta i Svelvik. Imidlertid kan vi ikke se at konsekvenser for sjøfarende og andre brukere av sjøområdet er blitt vurdert i arealinnspillet. Dette er forhold som er viktig at blir tatt med, for å vurdere om området er egnet som småbåthavn. Området er svært grunt, og det er massiv skipstrafikk forbi området. Kystverket vurderer området til å være utsatt for strømminger og bølgeslag fra passerende fartøy gjennom Svelvikstrømmen, samt isbryting. **Kystverkets vurdering er at det på kommuneplannivå må gjøres en overordnet vurdering av om området – i forholdet til sjøfarende og andre brukere av sjøområdet – er egnet til småbåthavn.**

Arealformål på Holmen

I gjeldende kommuneplan for Drammen 2014-2036 er Holmen vist som eksisterende næringsbebyggelse og havn, samt framtidig havn. I høringsforslaget er Holmen avsatt til nåværende næringsbebyggelse. Siden forrige rullering av kommuneplanens arealdel for (tidligere) Drammen kommune er områdeplanen for Holmen vedtatt. Store deler av områdeplanen er avsatt til havn i kombinasjon med industri/lager. Områdeplanen legger bl.a. til rette for utvidelse av eksisterende havneområde. Utvidelsen av havneområdet er et tiltak som vil ta mange år, og det er derfor etter Kystverkets oppfatning misvisende at området på Holmen i sin helhet er avsatt til eksisterende næringsbebyggelse. Selv om det i bestemmelsene pkt. 2.3.1 går fram at reguleringsplaner med hjemmel i pbl (2008) gjelder i sin helhet, **anbefaler Kystverket kommunen å vurdere arealformålet på Holmen på nytt, slik at det gjenspeiler faktisk og planlagt bruk.**

Oppsummering

Med hjemmel i pbl § 5-4 fjerde ledd fremmer Kystverket innsigelse til område KBA4, Tangenkaia og bestemmelse pkt. 3.2.3 for KBA4. Innsigelsen er begrunnet i manglende konsekvensutredning, jf. pbl § 4-2, nasjonale forventninger samt de statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Med hjemmel i pbl § 5-4 fjerde ledd fremmer Kystverket innsigelse til bestemmelse pkt. 14.4.3, da bestemmelsen vil utelukke Juve som et alternativ for framtidig etablering av tømmerhavn av nasjonal og regional betydning. Innsigelsen er begrunnet i nasjonale forventninger samt de de statlige planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Kystverket har faglig råd om at pkt. 9.2.1 bokstav c i planbestemmelsene justeres slik at det går frem at det er tillatt å fjerne navigasjonsinnretninger i planområdet. Vi ber videre om at unntak for plankrav for navigasjonsinnretninger innarbeides i bestemmelsene pkt. 3.2. Kommunen bes om å vurdere bestemmelsen pkt. 18.2.2 om havne- og farvannsloven, samt vurdere arealformålet på Holmen på nytt. For arealinnspillet om småbåthavn ved Homannsbergbukta ber vi om at det gjøres en overordnet vurdering av om området – i forhold til sjøfarende og andre brukere av sjøområdet – er egnet til småbåthavn.

Vi ser frem til videre arbeid med kommuneplanens arealdel for Drammen kommune og imøteser videre dialog i arbeidet.

Med hilsen

Jan Morten Hansen
avdelingsleder

Aase Kristin Eikenæs Marthinsen
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Eksterne kopimottakere:

Drammen kommune

Drammen havn

Postboks 7500

Postboks 636, Strømsø

3008

DRAMMEN

3003

DRAMMEN